

云南民航呈现良好发展势头

——访中国民用航空局局长李家祥（下）

本报记者 石 畅

一直以来，云南民航发展都走在全国的前列。在机场属地化改革之前，云南已经成为全国机场建设和支线航空运输发展最快和较为成功的地区。

如今，云南要实现跨越式发展，作为经济社会发展基础性、服务性、先导性、战略性新兴产业的民航要先行。中国民航局对云南民航事业发展有哪些期望？对此，本报对中国民航局局长李家祥进行了专访。

问：云南地处我国西南边陲，地形复杂。民航业在当地社会经济发展中起到了什么样的作用？

李家祥：民航对社会融合、地区稳定和民族团结有着极大的促进作用。由于民航具有投资少、机动性强，飞行不受高山、河流、沙漠的阻隔，成为连接偏远地区的最佳交通运输途径。通过航空运输，许多偏远地区的食品运送、医疗、教育和邮递等基本公共服务得到保障。美国、澳大利亚、欧盟等国家和地区，都通过设立“基本航空服务计划”等措施，保证航空运输的普遍服务，改善偏远地区与外界联系条件，促进偏远地区社会的发展与进步。在我国边疆地区，如新疆、西藏、内蒙古、云南、黑龙江等地，自古以来交通运输就是密切民族交往的桥梁，在发展地面交通受到诸多限制的情况下，加快这些地区的

民航建设，对于加强边疆与内地的联系，促进各民族社会、文化交流，增进民族团结，确保地区稳定等方面具有极其重要的意义。

以云南迪庆藏族自治州为例，首府中甸距昆明659公里，山高路深，交通不便，经济十分落后。当时投资2.56亿元的香格里拉机场建成通航后，举世瞩目的“香格里拉”旅游胜地吸引了世界的目光。其实投资修建迪庆香格里拉机场的资金，在云南只能修建二三百公里高速公路。二三百公里的高速公路在一个地区发挥的作用非常有限，而二三百公里的跑道却可以把一个地区和世界连接在一起。1999年通航后迪庆州的经济出现了新的增长点，给老百姓带来了实实在在的变化，成为了全国藏区的示范基地。

民用航空还极大改变了人们的时空观念和生活方式。由于飞机变大变快，使地球越来越小，变成了真正意义上的“地球村”。正是因为航空运输，彻底改变了人们的时空观念和传统的经济地理概念，使得人们的视野拓宽了，工作的机会增加了，消费的选择范围扩大了。

云南腾冲是一个典型。腾冲虽然是个边陲小县，却是国内著名的温泉王国和地热火山国家级风景名胜胜区。2009年腾冲机场通航，当年的游客数增加了14.6%，旅游收入增长了29.6%；2009年至2014年，腾冲县实现国民生产总值年均增幅超过15%，远高于同期全国8.6%的平均增速。

问：通用航空产业蕴藏着极大的经

济和社会价值，被誉为具有万亿元市场规模的“下一个汽车产业”。据悉，云南已有通用航空企业12家，2个通用机场、4家通用航空企业正在筹建中。目前云南正在开展通用机场发展规划的编制工作，规划到2020年云南省通用机场数量达到50个，到2030年达到106个。请问您如何看待云南通航产业发展的前景？

李家祥：有关研究和国际经验表明，航空产业的投入产出比例达1:10以上，就业带动比例达1:12。来自发达国家的一组研究数据显示，通用航空产业的发展与经济基础密切相关。当人均GDP达到4000美元时，通用航空产业将进入快速发展通道；达到8000美元时，私人飞行将进入爆发式增长期。

云南发展通用航空意义重大，环境良好。统筹考虑支线航空、通勤航空和通用航空，形成相互支撑、协调优化的公共航空运输体系，对促进云南民族团结进步、边疆繁荣稳定具有重要意义。

环境方面云南拥有丰富的旅游资源、众多的支线机场，加之2012年起昆明地区被列为低空空域管理改革试点，云南省也正在积极研究实施“政府推动、市场主导”的通用机场建设运营模式，这些因素都构成了云南发展通用航空的利好。虽然目前云南省通航发展相对落后，但正处于蓄势待发阶段。应该说，云南通航已经呈现良好的发展势头。

翻开云南民航事业发展史，不难发现，云南民航事业可谓起步早，发展迅速，早在1922年，云南就开启了航空事业。2010年，昆明巫家坝机场旅客吞吐量突破2000万大关，一举跻身世界大型枢纽机场行列。今年1-10月，昆明长水国际机场旅客吞吐量3138万人次，同比增长18%，排名位列全国第七，增速在全国千万级机场中位列第一，国际旅客吞吐量比去年同期增长了26%；截至目前，昆明机场航线网络已覆盖欧洲2国、东南亚7国、南亚5国等17个国家。每周往返南亚、东南亚共132个航班，是我国飞往南亚、东南亚航线最多的机场之一。

“云南航空发展有历史、有感情、有干劲、有成效，民航事业一直以来走在全国前列。”国家民航总局局长李家祥对近年来云南航空事业发展取得成效如此评价。

今年3月，第13届亚洲航线发展大会在昆明成功举办，云南机场集团与云南省旅发委开展的“航空+”模式再次把航空旅游融合发展推向新台阶。据统计，2014年，中国已成为全球首个出境旅游人次过亿的国家，出境游人数增幅超过20%，旅游就像一根“红线”，航空就像一座空中流动的“桥梁”，为游客缩短时空距离，方便快捷地在各旅游目的地间畅行。

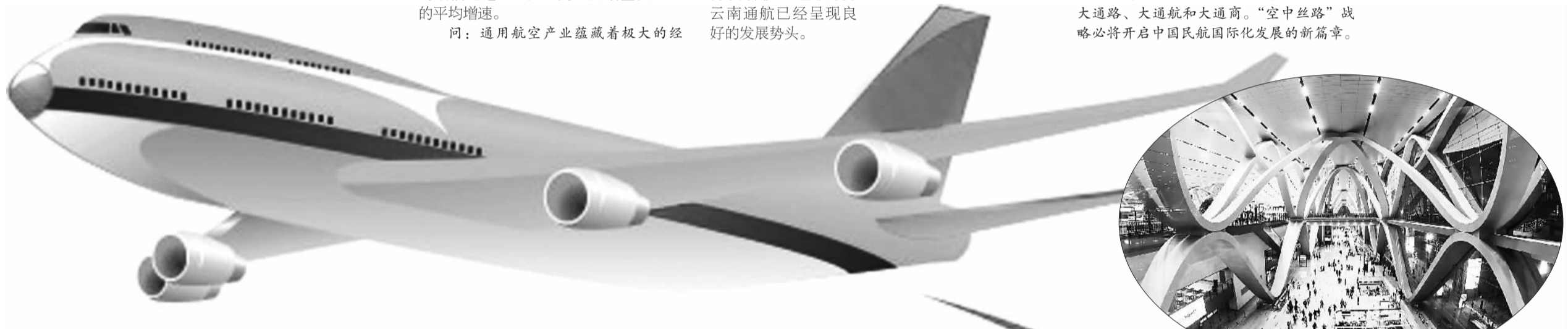
当前云南正处于构建辐射中心，民航大省向民航强省跨越关键阶段，正如云南省委书记李纪恒所言：国家着力促进民航业持续发展、大力发展通用航空、深化低空空域管理改革等一系列政策措施的出台，将为云南民航强省建设和加快构建现代航空网带来新的发展机遇，云南航空业发展将迎来一个黄金时期。

云南要构建南亚东南亚辐射中心，“天路”畅通至关重要。未来实现互联互通的欧亚经济共同体一定是跨越海陆空的立体大通路、大通航和大通商。“空中丝路”战略必将开启中国民航国际化发展的新篇章。

构筑辐射中心

「天路」至关重要

云 言



「航空+」模式创新民航发展

对话云南机场集团董事长周凯

马铁瀚 郭雪艺

云南正由民航大省向民航强省跨越，为云南积极融入并服务于国家“一带一路”战略，构建南亚东南亚辐射中心夯实基石。辐射中心，“天路”先行。本报日前专访了云南机场集团董事长周凯。“今后，我们将着重以新机场的布局建设实现航空服务基本覆盖，以运营机场的增容改造提升服务保障能力，以市场开发打造面向南亚东南亚的门户枢纽。”周凯开门见山地说。

问：“十二五”期间，云南民航事业发展迅猛，奠定彩云之南天路基石，请您介绍一下“十二五”期间的亮点。

周凯：2015年，云南机场旅客吞吐量将突破5200万人，与2010年2629万人相比较，5年时间里我们实现了吞吐量总量翻番。其中，昆明机场2015年旅客吞吐量将接近3800万人，大幅缩小了与成都、深圳、上海虹桥机场的差距，正在向全国第四大机场努力。丽江机场突破500万、西双版纳机场突破400万，双双跨入中国干线机场行业；云南机场集团旅客吞吐量规模100万人以上的机场达到5个，成为全国百万机场最多的省份。

今年10月12日，泸沽湖机场顺利通航，标志着云南省内运营机场数量达到13个；在构建云南省内外有效航空网络的同时，云南机场集团还不断加强国际航空市场开发力度，到2015年底，国际地区航线将达到70条以上，近两年，我们先后开通了巴黎、温哥华2条洲际航线，打破了云南省多年来没有洲际航线的历史；开通达卡首条云南国际全货运航线和印度首都新德里客运航线，为孟中印缅经济走廊构建空中走廊。

今年年底，我们还将陆续开通昆明—胡志明、河内、西哈努克、芽庄4条东南亚航线。2015年，集团新增航线25条，其中国内15条，国际10条，新进航空公司6家。目前航线数量392条，其中国内航线322条，国际航线60条，地区航线10条。到“十二五”末，云南机场将开通连接南亚5国6个城市、东盟9国（除文莱尚未开通）22个城市的国际航线。

问：主动融入并服务于国家战略，

让五年大会战效应持续发酵，云南机场集团将有哪些作为？

周凯：今后我们将继续完善省内、优化国内、拓展国际三个层级航空网络，打造以精品旅游航空网为龙头，以商务快线航空网、空港物流航空网为两翼，以低成本航空网为基础，以公务通用航空网为补充的五位一体航空网络，全方位促进航线开发、拓展覆盖范围、增强辐射能力，在“十三五”末全面建成“立足云南、遍及全国、面向三洲、连通大洲”的“三级五位”航空网，有效支撑、全面助推云南建成面向南亚东南亚的辐射中心。

云南五网建设对于航空网建设提出新要求，今后，我们将围绕“1234”发展战略，聚焦主业，做强非航，资源一体，强化协同。以旅游资源为连接天地的纽带，以机场为发展平台，将航空运输业、旅游业、物流业统一起来，融合发展，形成聚合效应。“1”年旅客吞吐量突破一亿人次；“2”实现“两个”支撑，即深化集团改革，实现机制支撑；建成国家门户枢纽，实现枢纽支撑；“3”完善“三级五网”航空网络。“4”集团的发展要融入四大战略，即“一带一路”战略、长江经济带战略、孟中印缅经济走廊建设、云南面向南亚东南亚辐射中心建设。

到2020年，云南省内航空网呈蛛网型结构，省内环飞航线更加贴近群众需求；国内航空网呈“快、密、全”结构，航空快线成熟稳定，中型以上城市全覆盖；国际航空网呈中枢辐射型结构，昆明机场成为中国前往南亚、东南亚、西亚的第一门户，洲际航线连通世界各大洲。

问：云南民航一直在探索发展“航空+”模式，尤其是航空+旅游模式有效带动区域经济发展，云南机场集团在其中取得哪些经验？

周凯：可以说，我们一直在探索云南“航空+”模式，航空与旅游融合发展呼应了云南民航强省和旅游强省战略需要，两者的结合更是全国航空与旅游相互支撑、相互融合的典范。近年来，云南航空与旅游进一步加强合作力度，从战略协同、航线开发、营销推介、旅游宣传等方面相互合作，相互影响，昆明国际旅游交易会、第13届亚洲航线发展大会上双方的有机融合效应频现。自2013年始，云南省旅发委与机场集团共同联合地方政府举办的每年度一次的云南航空旅游推介会的创新模式得到行业内外的一致好评，双方的融合进一步促进了地方经济发展。

众所周知，丽江旅游资源丰富，但1992年至1994年丽江共接待国内外旅客47万人次，旅游综合收入1.06亿元。丽江如深闺中的美女，并不为太

多人所知。丽江机场1992年开始建设，1995年首航，通航仅1年，游客猛增到90万人次，旅游综合收入达1.82亿元人民币，创汇879万美元。2014年，丽江共接待海内外游客2663.8万人次，是2010年910万人的近3倍。目前，丽江机场旅客吞吐量已经突破500万人，再次体现出航空+旅游的发展新模式效应。相信刚刚通航的泸沽湖机场，也会为丽江市整体旅游带来一定效益。

腾冲作为云南边陲小镇，蜕变为云南旅游改革典范“腾冲模式”，这与腾冲机场的建设密不可分。2009年2月腾冲机场通航以来，可以说对腾冲经济发展起到了巨大的推动作用。据统计，2011年腾冲接待中外游客440.2万人次，比2008年增长了64%；腾冲机场通航同时促进了招商引资提质增效，2011年，腾冲实际利用县外资金52亿元，比2008年增长77%。2014年，腾冲生产总值完成133.4亿元，比机场通航当年增加了127.6%。腾冲机场通航后，腾冲高端游客迅猛增加，导致县内高星级酒店供不应求，引来喜来登、洲际等大批酒店入驻，相关旅游产品、体育运动休闲、温泉开发等项目加快推进，实实在在地推动了旅游产业的转型升级。如今的腾冲已今非昔比，从一个名不见经传的云南边境小镇快速发展到建设中国通往南亚陆路大通道的前沿，面向南亚的第一县。

云南迪庆藏族自治州，可以说是香格里拉大旅游区域的核心区。但因自然环境、地质条件相对恶劣等因素，交通一直是困扰这个云南省唯一藏族自治州的发展瓶颈。1999年，投资2.56亿元的香格里拉机场建成通航后，三江并流、梅里雪山、雨崩村等旅游胜地吸引了无数外国游客的目光。目前到藏民家中体验生活，去探寻梅里雪山、白马雪山等神秘之旅的海内外游客剧增，旅游的迅猛发展有效带动了当地经济发展。

云南机场集团“航空+”模式，不仅积极探索航空与旅游业融合发展相辅相成之效应，更为航空与其他行业的结合发展探索出路。云南要构建辐射中心，“天路”畅通是保障，云南机场集团主动作为，服务国家战略，创新发展一定会为云南航空网及民航强省建设夯实基石。

一路向南 云南国际大通道建设特别报道



昆明长水机场



西双版纳机场泼水节特色服务



宁蒗泸沽湖机场通航仪式



腾冲机场